

Toyota C-HR PHEV : sur la route du succès

Depuis son lancement, le SUV japonais surfe sur la vague du succès. Cette nouvelle génération, sur nos routes depuis plusieurs mois, emboîte le pas en gardant des lignes toujours aussi futuristes. Il faut dire que les designers s'en sont donné à cœur joie, à commencer par la face avant, où bouclier et blocs optiques se confondent dans un méandre de pièces sombres et fumées. Nous prenons aujourd'hui le volant d'une motorisation hybride rechargeable dans la finition GR Sport, pour Gazoo Racing, la filiale sportive du constructeur. Cette finition sportive chic se distingue par sa grille de bou-

clier qui adopte un design musclé incluant le logo GR. Sur sa longueur de 4,36 m, on retrouve les traits de carrosserie anguleux et dynamiques qui incluent les poignées affleurantes pour la fluidité des lignes. À l'arrière un large bandeau fumé horizontal abrite les feux avec, au centre, le logo C-HR lumineux. Le hayon électrique s'ouvre sur un volume de chargement de 310 litres. Notre GR Sport est chaussé de jantes noires laquées de 19" alliant dynamisme et performances.

> Vie à bord

Les sièges de notre monture sont recouverts de suédine surpiquée

de rouge et arborent sur les appuie-tête le logo GR, tout comme le volant chauffant, les tapis de sol et les seuils de portes. Juste en dessous de l'écran multimédia de 12,3 pouces, l'imposante console centrale peut recharger votre smartphone par induction. Devant le conducteur, pas de jalous, combiné numérique pour toutes les finitions. L'équipement de sécurité est complet avec les aides obligatoires (freinage automatique, régulateur, détection des panneaux, avertisseur d'angle mort avec sortie du véhicule sécurisée ou encore maintien dans la voie). On rajoutera l'avertisseur de contrôle arrière, les feux de routes automatiques ou autres feux d'angles qui s'activent à la rotation du volant. Le nouveau C-HR dispose de la clé digitale qui permet, via votre smartphone, de déverrouiller la voiture et de démarrer. Pratique, cette technologie peut être partagée avec d'autres utilisateurs. L'affichage tête haute couleur est aussi un gage de sécurité. Projetées sur le pare-brise, les informations de vitesse, limitations et navigation seront ainsi vos alliées pour éviter de quitter les yeux de la route.

> Sur la route

Le nouveau C-HR est animé par deux systèmes d'hybridation



Des lignes futuristes. *Thierry ANDRE*

et 100 km (en milieu urbain), en 100 % électrique. Le conducteur pourra forcer les modes du système. Mode EV (électrique), le véhicule se déplace en silence si la charge de la batterie le permet. Mode Automatique EV/HV (électrique/hybride), active le moteur thermique en forte accélération et revient en électrique dès la fin de la sollicitation. Mode HV (hybride), se compare à l'hybride traditionnel avec des successions de phases ther-

distincts. Le Full-Hybrid se recharge en roulant, ou l'Hybride Rechargeable (PHEV), qui nécessite un branchement au réseau, et que nous avons entre les mains aujourd'hui. Comme l'hybride classique, on trouve le même constat de zénitude au volant. L'ensemble se compose d'un moteur thermique 2 litres de 152 ch et d'un moteur électrique de 163 ch pour une puissance cumulée de 223 ch et la possibilité de rouler 66 km (mode mixte)

miques et/ou électriques. Enfin, le mode Charge active le moteur thermique pour recharger la batterie. Avec le chargeur embarqué de 6,6 kW, le C-HR PHEV se recharge en moins de 2h30. La gamme Full-Hybrid débute à 35.250 € et la gamme PHEV à 40.900 €.

Thierry ANDRE

L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com



Une ligne dynamique, même vue de l'arrière. *Thierry ANDRE*

BYD Sealion 5 : l'hybride qui sait rouler loin

La ligne générale de ce SUV ne fera pas tourner les têtes, sauf au regard de son logo, BYD, qui interrogera sur sa provenance. BYD, géant chinois de l'automobile est présent en France depuis 2023 et enchaîne les lancements à un rythme effréné. D'abord sur plusieurs segments en 100 % électrique, il propose depuis plusieurs mois de l'hybride. Le Sealion 5 aborde un regard led incisif dont les sourcils viennent rejoindre le haut de la grosse calandre où se trouve le fameux logo. Celle-ci vient se juxtaposer sur un bouclier aux larges écopes latérales imitant des ouïes de requins. Logique, le Sealion 5, comme d'autres modèles du constructeur de Shenzhen est issue d'une gamme dite "Océan".

De profil, on suit du regard une ligne de carrosserie qui surmonte les ailes et vient s'échouer sur le bandeau des feux arrière. Sur sa longueur de 4,74 m, on remarquera une petite fantaisie au niveau de la custode. Celle-ci vient en finition d'un jonc argenté et supporte un pavillon dit flottant. Sous une poupe rebondie, le Sealion 5 possède un coffre dont le volume est dans la moyenne, avec 463 litres.

> Vie à bord

Comme la robe extérieure, qui fait écho aux fonds marins, l'intérieur tout en rondeurs est lui aussi inspiré de dame nature. Ainsi, la planche de bord sépare conducteur et passager par une large console centrale tout en courbes.

Elle est surmontée par un écran multimédia de 12,8 pouces qui affiche bien sur les nombreux paramètres du véhicule. Il faudra également passer par cet écran pour ajuster la climatisation. En glissant simplement trois doigts sur la largeur de l'écran, vous réglerez la vitesse de ventilation et de même verticalement pour la température. Côté équipement, outre les systèmes obligatoires (Alerte de collision, régulateur intelligent, détecteur de somnolence ou maintien dans la voie) on notera la radio numérique, l'accès et démarrage avec votre téléphone, ou encore la commande vocale "Hi BYD" pour demander au Sealion 5 de changer de radio, de programmer un nouvel itinéraire ou d'émettre un appel téléphonique. La caméra 360°, pour faciliter le stationnement, est de série sur Design. Le Sealion 5 propose le V2L (Vehicule To Load), une prise 220 V qui permet d'alimenter de petits appareils électriques (vélo, cafetière...) Pour les férus de musique, un système de Karaoke (micro en accessoire) est disponible...

> Sur la route

Ce système Super Hybride embarque un moteur 4 cylindres, 1,5 litre, qui va servir la plupart



Un design inspiré de la mer. *Thierry ANDRE*

du temps de générateur d'électricité. Le courant ainsi produit va recharger une batterie de 13 kWh (version de base Comfort) ou de 18,3 kWh (version Design). En utilisation urbaine, le Sealion 5 se déplacera plus de 80 % du temps en électrique avec une autonomie de 130 km (Design). Le moteur thermique pourra se mettre en action, mais dans un seul but ; alimenter un générateur qui, lui-même, rechargera

la batterie. Les roues du véhicule seront, dans ce cas, toujours entraînées par le moteur électrique. Une forte sollicitation demandée ? Le moteur thermique viendra en complément de celui électrique et entraînera lui aussi les roues. La puissance délivrée est de 212 ch. Il vous faudra attendre un peu moins de 5 heures pour recharger la batterie sur la version Comfort et 6 heures pour la finition Design. Avec l'ensemble

des énergies pleines, l'autonomie du Sealion 5 peut atteindre 1.016 km (grosse batterie). Belle performance ! À ce sujet, l'autre point fort du nouveau BYD est son tarif agressif. À partir de 30.990 € en Comfort et 33.990 € pour Design.

Thierry ANDRE

L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com



Malgré une poupe rebondie, le volume du coffre est dans la moyenne de la catégorie. *Thierry ANDRE*